

ВСЕОБЩАЯ ИСТОРИЯ



УДК / UDC 94

DOI: 10.22162/2500-1523-2024-3-447-460

Субрегиональная система «Россия – Монголия – Китай»: транспортные и культурно-цивилизационные измерения

Сергей Геннадьевич Лузянин^{1,2}, Борис Хабижевич Кушхов^{3,4}

¹ Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России (д. 76, пр. Вернадского, 119454 Москва, Российская Федерация)
доктор исторических наук, профессор

² Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики (д. 20, ул. Мясницкая, 101000 Москва, Российская Федерация)
доктор исторических наук, профессор

 0000-0001-9578-6023. E-mail: [luzyanin.sergey\[at\]mail.ru](mailto:luzyanin.sergey[at]mail.ru)

³ Институт востоковедения РАН (д. 12, ул. Рождественка, 107031 Москва, Российская Федерация)
аспирант

⁴ Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России (д. 76, пр. Вернадского, 119454 Москва, Российская Федерация)
исследователь

 0000-0001-5976-7749. E-mail: [boris.kushkhov\[at\]yandex.ru](mailto:boris.kushkhov[at]yandex.ru)

© КалмНЦ РАН, 2024

© Лузянин С. Г., Кушхов Б. Х., 2024

Аннотация. *Введение.* В статье рассматриваются субрегиональная система «Россия – Монголия – Китай», характер протекания ряда ее внутренних процессов и особенности определяющих его контекстуальных условий. Исследование сфокусировано на определении современных условий ее функционирования и развития транспортно-инфраструктурной области, а также особенностей ее внутреннего межцивилизационного диалога. *Задачи* исследования — изучение ключевых условий и факторов экономического и цивилизационного характера для более глубокого и многомерного понимания специфики данной субрегиональной системы; попытка сформировать в научно-исследовательском дискурсе модель инкорпорации в разработку субрегиональной проблематики таких разных измерений и плоскостей, как цивилизационные взаимодействия и партнерство в области транспортной инфраструктуры. *Материалы и методы.* В работе были задействованы монографии и аналитические статьи отечественных и монгольских специалистов и экспертов, стенограммы официальных переговоров на высшем уровне, статистические данные, материалы СМИ. Использован системный подход к предмету исследования в сочитании с цивилизационным подходом, выделившим цивилизационный уровень

как одно из измерений данной системы. *Результаты.* Во-первых, определено современное состояние субрегиональной дискуссии относительно реализации перспективных трехсторонних транспортно-инфраструктурных проектов, взвешены основные риски и возможности. Во-вторых, охарактеризована цивилизационная среда международных отношений в субрегионе, выделены основные векторы ее влияния на процессы, происходящие в настоящее время в области международной торговли, транспорта и инфраструктурного строительства. Делается вывод о позитивном влиянии особенностей межцивилизационного диалога в «треугольнике» по продвижению значимых субрегиональных инициатив.

Ключевые слова: Монголия, Россия, Китай, субрегион, история, транспорт, экономика, цивилизация, международные отношения

Благодарность. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФ, проект «Этнический фактор в развитии межцивилизационного диалога России и Монголии на современном этапе» (№ 24-48-03030, <https://rscf.ru/project/24-48-03030/>).

Для цитирования: Лузянин С. Г., Кушхов Б. Х. Субрегиональная система «Россия – Монголия – Китай»: транспортные и культурно-цивилизационные измерения // Монголоведение. 2024. Т. 16. № 3. С. 447–460. DOI: 10.22162/2500-1523-2024-3-447-460

Subregional System “Russia – Mongolia – China”: Transport and Cultural-Civilizational Dimensions

Sergey G. Luzyanin^{1,2}, *Boris Kh. Kushkhov*^{3,4}

¹ Moscow State Institute of International Relations (76, Vernadsky Av., 119454 Moscow, Russian Federation)

Dr. Sc. (History), Professor

² National Research University Higher School of Economics (20, Myasnitskaya St., 101000 Moscow, Russian Federation)

Dr. Sc. (History), Professor

 0000-0001-9578-6023. E-mail: [luzyanin.sergey\[at\]mail.ru](mailto:luzyanin.sergey[at]mail.ru)

³ Institute of Oriental Studies of the RAS (12, Rozhdestvenka St., 107031 Moscow, Russian Federation)

Postgraduate Student

⁴ Moscow State Institute of International Relations (76, Vernadsky Av., 119454 Moscow, Russian Federation)

Researcher

 0000-0001-5976-7749. E-mail: [boris.kushkhov\[at\]yandex.ru](mailto:boris.kushkhov[at]yandex.ru)

© KalmSC RAS, 2024

© Luzyanin S. G., Kushkhov B. Kh., 2024

Abstract. Introduction. This article analyzes the subregional system “Russia–Mongolia–China”, the nature of a number of its internal processes and the features of the contextual conditions that determine it. The study is focused on determining the current conditions of its functioning and development in the transport and infrastructure sector, as well as the features of its internal intercivilizational dialogue. The *main objective* was to study the key conditions and factors of an economic and civilizational nature for a deeper and multidimensional understanding of the specifics of this subregional system. An equally important objective of this study is to attempt to formulate a model of incorporation of such different dimensions and planes as civilizational interactions and partnership in the field of transport infrastructure into the development of subregional issues in the research

discourse. *Materials and methods.* The work involved monographs and analytical articles by domestic and Mongolian specialists and experts, transcripts of official negotiations at the highest level, statistical data, and media materials. A systems approach was used to the subject of the study, which was presented as a subregional system, and its research synthesis was carried out with a civilizational approach, which determined the allocation of the civilizational level as one of the dimensions of this system. Based on the results of the study, the following *results* were achieved. Firstly, the current state of the subregional discussion regarding the implementation of promising trilateral transport and infrastructure projects was determined, the main risks and opportunities were weighed. Secondly, the article characterizes the civilizational environment of international relations in the subregion, highlights the main vectors of its influence on the processes currently taking place between Russia, Mongolia and China in the field of international trade, transport and infrastructure construction. A *conclusion* is made about the positive influence of the features of the inter-civilizational dialogue in the “triangle” on the promotion of significant subregional initiatives.

Keywords: Mongolia, Russia, China, subregion, history, transport, economy, civilization, international relations

Acknowledgements. The reported study was funded by Russian National Fund, project no. 24-48-03030 “The ethnic factor in the development of the intercivilizational dialogue between Russia and Mongolia at the present stage”. Available at: <https://rscf.ru/project/24-48-03030/>.

For citation: Luzyanin S. G., Kushkhov B. Kh. Subregional system “Russia – Mongolia – China”: Transport and Cultural-Civilizational Dimensions. *Mongolian Studies (Elista)*. 2024. 16 (3): 447–460. (In Russ.). DOI: 10.22162/2500-1523-2024-3-447-460

1. Введение

Представление о «треугольнике» Россия – Монголия – Китай как об эволюционирующей, но при этом устойчивой и достаточно автономной от внешних факторов системе открывает перед исследователями данного субрегиона и отдельных процессов, происходящих в нем, новые исследовательские аспекты. В частности при подобном его понимании можно более эффективно и основательно рассматривать тот или иной фактор одной из упомянутых стран в изучении тенденций по отношению к двум другим, а также повысить прогностический потенциал региональных геополитических и геоэкономических исследований. Однако одного понимания системного характера взаимоотношений и связей в субрегионе для значительного расширения исследовательского горизонта по-прежнему недостаточно. В связи с этим особую актуальность приобретает изучение отдельных «плоскостей» данной субрегиональной системы, ее отраслевых проявлений, а также параллелей и взаимосвязей, имеющих между ними.

В данной статье представлена попытка произвести подобный анализ современного состояния сразу двух измерений «треугольника» — транспортно-инфраструктурного и цивилизационного, которые, несмотря на все концептуальные различия, все же объективно существуют в одной и той же субрегиональной реальности и непременно оказывают друг на друга определенное влияние.

2. Материалы и методы

В работе привлекаются к анализу монографии и аналитические статьи отечественных и монгольских специалистов и экспертов, стенограммы официальных переговоров на высшем уровне, статистические данные, материалы СМИ. Использован системный подход к предмету исследования в считании с

цивилизационным подходом, выделившим цивилизационный уровень как одно из измерений данной системы.

3. Монгольские транспортно-инфраструктурные проекты

Несмотря на статус «малого государства», заключенного в субрегиональную систему международных отношений Северо-Восточной Азии, Монголия в настоящее время обладает широкими возможностями реализации различных транзитных магистралей, занимающих видное место в повестке дня современных российско-китайских отношений. Географическая выгодность и эффективность трансмонгольских магистралей и коридоров обусловлена в том числе возможностью получения Монголией крупной «транзитной ренты» в рамках трансграничных коридоров. Так, большая часть транспортно-инфраструктурных проектов, определенных монгольским правительством в Программе развития транспортной сети страны до 2030 г., в качестве наиболее перспективных и значимых, — именно те, которые способны дать максимальную выгоду Улан-Батору за транзитные перевозки через монгольскую территорию. Транспортная составляющая Программы предполагает создание до 2030 г. трех железнодорожных и пяти автодорожных коридоров «Север-Юг», связывающих Россию и Китай, а также постройку новых и модернизацию существующих пограничных пропускных пунктов на границах с Россией и Китаем, включая создание при них крупных грузовых терминалов, из которых ключевыми являются три проекта:

– «Центральный железнодорожный коридор», представляющий из себя существующую и открытую в начале 1950-х гг. Трансмонгольскую магистраль, проходящую с севера на юг через столицу страны по маршруту Сухэбатор – Замын Ууд (протяженность 1 100 км). Ее стратегическая ценность для континентальных транзитных перевозок заключается в том, что именно она связывает Москву и Пекин — столицы России и Китая, а также ключевые экономические центры этих двух стран (Европейская часть России и Восточный Китай) по наиболее короткому расстоянию из всех ныне существующих железных дорог. Перспективы модернизации магистрали обсуждаются на разных уровнях уже долгие годы. Показательно, что данная тема упоминалась в ходе всех без исключения трехсторонних встреч лидеров трех стран, состоявшихся с 2014 г. Монгольское видение будущего данного проекта связано с созданием второго пути и реализацией магистрали «Богдхан» протяженностью в 145 км, обеспечивающей транзит потенциально вредных и опасных грузов в обход столицы страны — города Улан-Батора, по более прямой траектории, которая, к тому же, обеспечит увеличение средней скорости грузоперевозок на данном участке, в настоящее время отстающем от современных показателей. В 2022 г. в ходе трехсторонней встречи лидеров Китая, России и Монголии стороны договорились приступить к совместной разработке технико-экономического обоснования проекта Центрального железнодорожного коридора¹. По состоянию на лето 2024 г. имеется информация о наличии готового технико-экономического обоснования российского участка данного коридора²;

¹ Монгол, Орос, Хятад гурван улсыг холбосон төмөр замын төв коридорыг шинэчлэх, ТЭЗҮ-ийг эхлүүлэхээр тохиролцов (дата публикации: 16.09.2022) [электронный ресурс] // URL: Ikon.mn. URL: <https://ikon.mn/n/2054> (дата обращения: 20.08.2024).

² Визит Путина в Монголию: о чем договорились президенты? — список подписанных соглашений (дата публикации: 03.09.2024) [электронный ресурс] // Eurasia today.

– «Восточный железнодорожный коридор» и строительство железной дороги на участке «Эрэнцав – Баянтумэн», а также создание монгольским подрядчиком технико-экономического обоснования железной дороги «Чойбалсан – Хуут-Бичигт – Зуунхатавч». В настоящее время в монгольских программах, еще до получения согласия от российской и китайской сторон, этот проект проходит как часть перспективной трехсторонней магистрали, проходящей по маршруту Борзя – Соловьевск (Россия), Эрэнцав – Чойбалсан – Хуут-Бичигт (Монголия) и Зуунхатавч – Улаанхад – Чаоян, Цзиньжоу, Ляньюнгань (по территории КНР к китайским морским портам)¹. Перспективная пропускная способность коридора оценивается министерством транспорта Монголии в 25–30 млн т грузов в год². Вместе с тем стремление России и Китая участвовать в данном проекте ограничено его альтернативным статусом уже существующей и активно функционирующей российско-китайской магистрали, где расположен железнодорожный погранпереход Забайкальск – Маньчжоули, через который в настоящее время проходит до трети грузов, следующих по маршруту «Китай – Европа». Представляется, что в настоящее время потенциальная выгода от осуществления перевозок по более короткому монгольскому маршруту не перевешивает в восприятии китайских и российских уполномоченных лиц риски, связанные с появлением в маршруте третьего участника, а также с необходимостью вложения в него значительных средств. Вместе с тем эффект от реализации «Восточного коридора» как значимого элемента маршрута «Китай – Европа» или «Китай – Россия» во многом будет ограничен пропускной способностью российской сети железных дорог Восточной Сибири;

– «Западный железнодорожный коридор» — перспективная магистраль, которая должна пройти через наименее экономически развитые, удаленные от центра страны и высокогорные районы Монголии, соединив Россию и Китай по еще одному маршруту. В настоящее время планируется реализовать данный коридор в виде железнодорожной магистрали «Арцсуурь – Нарийнсухайт – Шивээхурэн»³. С российской стороны железная дорога еще не утверждена: ветка «Кызыл – Курагино» лишь включена в программу развития Сибири⁴, а участок «Кызыл – Цагаантолгой» может быть рассмотрен в ближайшие годы в

URL: <https://eurasiatoday.ru/vizit-putina-v-mongoliyu-o-chem-dogovorilis-prezidenty-spi-sok-podpisannyh-soglashenij/> (дата обращения: 07.09.2024).

¹ С. Бямбацогт: Хил холболтын төмөр замууд барьж, шинэ гарцууд нээснээр 2030 онд төмөр замын хүчин чадал жилд 180 сая тонн болно (дата публикации: 22.11.2023) [электронный ресурс] // Улс хоорондын шуудан илгээмжийн гаалийн газар [сайт]. URL: <https://post.customs.gov.mn/?p=1350> (дата обращения: 25.08.2024).

² С. Бямбацогт: Хил холболтын төмөр замууд барьж, шинэ гарцууд нээснээр 2030 онд төмөр замын хүчин чадал жилд 180 сая тонн болно (дата публикации: 22.11.2023) [электронный ресурс] // Улс хоорондын шуудан илгээмжийн гаалийн газар [сайт]. URL: <https://post.customs.gov.mn/?p=1350> (дата обращения: 25.08.2024).

³ С. Бямбацогт: Хил холболтын төмөр замууд барьж, шинэ гарцууд нээснээр 2030 онд төмөр замын хүчин чадал жилд 180 сая тонн болно (дата публикации: 22.11.2023) [электронный ресурс] // Улс хоорондын шуудан илгээмжийн гаалийн газар [сайт]. URL: <https://post.customs.gov.mn/?p=1350> (дата обращения: 25.08.2024).

⁴ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 января 2023 г. № 129-р. [электронный ресурс] // Правительство России. Документы. URL: <http://static.government.ru/media/files/drWrVydZYzvipBV3mBNArxTlxlgftuAM.pdf> (дата обращения: 01.09.2024).

рамках поручения президента страны по изучению правительством перспектив создания российско-китайского коридора через западные районы Монголии¹. В дальнейшей перспективе, по мнению отдельных экспертов, Западный железнодорожный коридор сможет стать частью масштабного мультимодального маршрута, связывающего КНР с Россией и Северной Европой через реку Енисей и Северный морской путь, вместе с тем создав дополнительные возможности для развития ряда городов России (в особенности Кызыла и Красноярска). Вместе с тем реализация данного проекта сталкивается с проблемой борьбы сторон (в особенности России и Монголии) за максимизацию выгод и возможностей для национального развития, которые может принести создание такой магистрали. В частности обе стороны могут получить значительные преимущества от экспорта угля в КНР по данной магистрали, что достаточно остро ставит вопрос о том, какую долю пропускной способности коридора может получить каждая из сторон. Если монгольская сторона опасается выхода на китайский рынок российского угля из месторождений, освоение которых неразрывно связано с созданием данного коридора, то российскую сторону не устраивает стремление Монголии скорректировать изначально намеченный маршрут, связав его с расположенными значительно восточнее изначальных «пунктиров» монгольских угольных месторождений.

Наиболее перспективными для российско-китайского транспортно-инфраструктурного и торгово-экономического сотрудничества проектами Монголии в области автодорожного строительства является двухэтапный проект модернизации существующей трассы «Алтанбулаг – Замын-Ууд»², проходящей через столицу страны г. Улан-Батор и являющейся частью международной автотранспортной магистрали АН-3 [Российско-монгольское сотрудничество 2022: 87]. Первый этап модернизации дороги (Участок «Алтанбулаг – Улан-Батор») завершен в 2023 г.³, начало второго этапа (участок «Улан-Батор – Замын-Ууд») запланировано на 2024 г.

К перспективным также относится проект монгольского участка международной магистрали АН-4 «Новосибирск – Карачи», завершенный в конце 2022 г. Регулярные грузовые перевозки по данной магистрали начали производиться с осени 2023 г.⁴.

¹ Путин поручил кабмину рассмотреть создание коридора через Монголию и Китай (дата публикации: 12.10.2023) [электронный ресурс] // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2023/10/12/1000342-putin-poruchil-kabminu-rassmotret> (дата обращения: 08.09.2024).

² Алтанбулаг-Замын-Уудийн хурдны авто зам барих төслийн урьдчилсан ТЭЗУ бэлэн болсныг ШХАБ-ын хуралдааны үеэр Ерөнхий сайд мэдэгдлээ (дата публикации: 01.11.2022) [электронный ресурс] // Монгол Улсын Засгийн Газар. URL: <https://mongolia.gov.mn/news/view/26527> (дата обращения: 02.09.2024).

³ Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто замын ажлыг аравдугаар сарын 30-нд дуусгаж, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг нээхээр төлөвлөж байна (дата публикации: 09.08.2022) [электронный ресурс] // Ikon.mn. URL: <https://ikon.mn/n/2msy> (дата обращения: 20.08.2024).

⁴ «Азия – Европа» и магистраль АН-4 выгоды для России (дата публикации: 04.10.2023) [электронный ресурс] // Новое Восточное Обозрение. URL: <https://journal-neo.su/ru/2023/10/04/aziya-evropa-i-magistral-an-4-vygody-dlya-rossii-mongolii-i-kitaya/> (дата обращения: 20.08.2024).

В 2021 г. Правительство Монголии представило «Новую политику возрождения» («Шинэ сэргэлтийн бодлого»)¹, одним из направлений которой является создание сети новых пограничных пропускных пунктов [Дондоков, Намжилова 2022: 57]. Запланированы создание четырех железнодорожных погранпереходов на монголо-китайской границе: Гашуунсухайт / Ганцмод, Шивээхурэн / Сэхэ, Бичигт / Зун-Хатавч, Ханги / Мандал и масштабная реконструкция ныне существующих переходов.

В «Программе развития транспортной сети Монголии до 2030 года» и «Новой политике восстановления пропускных пограничных пунктов» отмечается, что Монголия делает акцент на реализацию тех проектов, которые в наибольшей степени решают ее собственные задачи экономического развития [Бейдина и др. 2021: 37], в отдельных случаях самостоятельно разрабатывая свои варианты маршрутов и условия их реализации.

Частью трансграничных отношений России, Монголии и Китая является углеводородный (газовый) транзит. В настоящее время в рамках реализации проекта «Сила Сибири-2» Россия и Монголия осуществляют согласование трассы нового газопровода «Союз-Восток», который будет поставлять газ из России в Китай через территорию Монголии [Лузянин 2021: 149]. В процессе разработки технико-экономического обоснования проекта между сторонами возник ряд экологических, маршрутных и ценовых споров, требующих согласования с двух сторон, — в частности, по причине возможности нанесения газопроводом экологического ущерба тем районам России и Монголии, через которые изначально предполагалось его провести. Серьезным препятствием является также желание Китая получить большие дисконтные скидки от России на будущие газовые закупки и пр. При этом, несмотря на препятствия, газопровод «Союз – Восток» в настоящее время можно считать самым интенсивно продвигающимся проектом из более чем трех десятков предусмотренных в программе создания экономического коридора «Россия – Монголия – Китай», подписанной на полях Шанхайской организации сотрудничества в 2016 г.

В 2000-х гг. монгольский парламент принял закон «О стратегических предприятиях», в котором зафиксировано наличие контрольного пакета акций за государством в предприятиях, имеющих стратегическое значение для развития и безопасности страны (к таковым была отнесена и Улан-Баторская железная дорога (УБЖД)). В 2023 г. на общественное рассмотрение был вынесен проект новой редакции закона Монголии «О железнодорожном транспорте», в котором говорилось об «обязательном разделении юридических лиц, занимающихся перевозкой и владеющих железнодорожной инфраструктурой» (статья 26.5), о «принадлежности государству охранной полосы вдоль железных дорог» (статья 17.2) и о «национальном суверенитете над железнодорожными пропускными пунктами» (статья 11). Закон, принятый Хуралом в июле 2023 г. и вступивший в силу с января 2024 г.², объективно обозначил определенный конфликт интересов

¹ Шинэ Сэргэлтийн бодлого. Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт (дата публикации: 30.12.2021) [электронный ресурс] // Legalinfo.mn. Эрх зүйн акт дэлгэрэнгүй. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082551211&showType=1> (дата обращения: 23.08.2024)

² Томор замын тээврийн тухай. Эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн систем (дата публикации: 07.07.2023) [электронный ресурс] // Legalinfo.mn. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail/467> (дата обращения: 28.08.2024).

России и Монголии, препятствуя модернизации железной дороги. Построенная в 1950-е гг., она крайне редко подвергалась ремонту, так и не была электрифицирована, имеет один путь на абсолютном большинстве участков, обслуживается подвижным составом со средним возрастом более 30–40 лет.

Проблему модернизации пытались решать неоднократно: в 2009 г. Россия и Монголия заключили договор о реконструкции УБЖД, для реализации которой учредили совместное предприятие «Инфраструктурное развитие» [Хангай 2011: 21]. Технико-экономическое обоснование проекта (разрабатывался проект модернизации УБЖД до 2030 г.)¹ было произведено вместе с большим числом иностранных компаний, в том числе западных. Тем не менее из-за возникших политических разногласий «Инфраструктурное развитие» осталось на 100 % в собственности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), а монгольская сторона отказалась от завершения разработки проекта, так как не был учтен ряд ее требований. В середине 2000-х гг. РЖД разработало и комплексный проект развития всей железнодорожной сети Монголии, от которого монгольская сторона отказалась в силу стремления ограничить российское влияние в отрасли и не допустить монополизацию железнодорожного транспорта Монголии наполовину российским АО УБЖД [Макаров и др. 2020: 42]. Некоторое время был актуальным и спор о железнодорожной колее — узкая (китайская) колея была выгодна с точки зрения оптимизации монгольского горнорудного экспорта в КНР, которая также поддерживала и продвигала такую инициативу. В начале 2010-х гг. в Монголии даже имелись планы создания узкоколейных железных дорог от крупных месторождений рядом с границей КНР. Тем не менее за последнее десятилетие монгольские власти полностью приняли принцип «единства колеи» — в пользу старой широкой.

Позиции Китая во внешней торговле Монголии усиливаются с каждым годом [Лузянин 2021: 146]. Современные позиции Российской Федерации во многом определяются монополией на поставки в Монголию топлива и статусом значимого поставщика электроэнергии [Миронова 2016: 17], а также контролем над главной железнодорожной артерией будущего трехстороннего экономического коридора.

4. Культурно-цивилизационные «коридоры»

Казаки в XVII в. положили начало контактам с ханами Западной и Северной Монголии, в результате начала формироваться зона сибирско-монгольского буферного (от Китая) пространства [Дремов и др. 2016: 21]. При этом Российская империя воспринималась как реальный противовес китайской угрозе поглощения [Мясников 2014: 550-557].

Специфику российско-китайских отношений на этапе их формирования академик В. С. Мясников (Институт Китая и современной Азии РАН) справедливо определяет как взаимодействие двух ключевых координат: а) российской горизонтальной линии, состоящей из европейских традиций и методов; б) китайской вертикальной, включавшей имперский (ханьско-маньчжурский) компонент. Их взаимодействие и создавало, по его мнению, некий общий вектор развития,

¹ Встреча с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Халтмагийн Баттулгай (дата публикации: 09.06.2018) [электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57713> (дата обращения: 25.08.2024).

который находился под влиянием и при активном участии «народов-медиаторов» — монголов, маньчжуров, уйгуров, казахов, киргизов и других народностей, живших на берегах Амура и в Приморье [Мясников 2014: 277, 289].

При этом ключевой внешней детерминантой Монголии на протяжении столетий была ее традиционная геополитическая «зжатость» между двумя гигантами — северным российским и южным китайским. Сама Монголия, умело адаптируясь к внешним вызовам, за тысячелетие сумела сформировать гибкую и подвижную общность — «монгольский мир», который, пульсируя на евразийском пространстве, то максимально расширялся в XII–XIII вв., то сжимался до минимальных размеров в форме теократической монархии Богдо-гэгэна (1911–1919 гг.) или Монгольской Народной Республики (1924–1991 гг.).

«Маятник» монгольской цивилизации, направленный с XVII в. на Поднебесную, сменился после 1921 г. советской ориентацией, а в 1990-е гг. был скорректирован «Третьим соседом» (США и их союзниками). После 2000 г. Монголия вновь попадает под экономическое китайское давление, пытаясь найти оптимальное место, как малое государство в треугольнике «Россия – Монголия – Китай». Разработанная в российском монголоведении концепция монгольской цивилизации и ее места в современных реалиях позволяет более точно определить цивилизационные российско-монголо-китайские «стыки», их специфику и перспективы существования [Железняков 2016: 217–225; Лузянин 2021: 141–152].

Перед тем как определить основные параметры и механизмы, существующие на цивилизационном уровне «треугольника», представляется необходимым объяснить позицию авторов относительно статуса Монголии в качестве самостоятельного цивилизационного образования, которое определяет именно трехстороннюю специфику субрегионального междисциплинарного диалога.

Одним из возможных методов доказательства самостоятельного характера цивилизационной идентичности Монголии может послужить метод исключения. С общелогической точки зрения можно постулировать четыре гипотетически возможных паттерна соотношения понятия нации с цивилизационной идентичностью:

- 1) нация как часть более крупной цивилизационной идентичности (субъект внутри абстрактной общности);
- 2) нация как место сосуществования или смешения разных цивилизационных идентичностей (субъект на стыке двух общностей);
- 3) нация без цивилизационной идентичности (субъект вне всех общностей);
- 4) нация-цивилизация (субъект — общность сам по себе).

В данном случае для доказательства субъектности монгольской цивилизационной идентичности в «треугольнике» необходимо последовательно доказать неприменимость по отношению к Монголии первых трех категорий, на основе анализа уникальных географических условий для развития монгольской идентичности в качестве незначительной по масштабам, по полноценной по своим качествам цивилизационной единицы. В качестве «отправной точки» также используются представления о цивилизациях, изложенные в соответствующих концепциях одного из классиков цивилизационного подхода С. Хантингтона.

По С. Хантингтону, Монголия граничит одновременно с двумя цивилизациями (и с двумя странами), отличающимися, на наш взгляд, от нее по всем

ключевым цивилизационным компонентам — этническому происхождению, языковым семьям, религии и т. д. [Huntington 1996: 163; 168]. Это уникальный случай в мировой практике за исключением островных цивилизаций (как японская у того же С. Хантингтона), однако морская граница признается им более слабой проводящей средой для внешних культурно-социальных явлений, поэтому случай с островными цивилизациями не кажется столь аномальным.

В логике С. Хантингтона, выделявшего религию как доминирующий фактор идентичности, Монголию следует относить к выделенной им буддистской цивилизации, — однако при этом страна значительно отличается от Юго-Восточной Азии с точки зрения культуры, генетики, языковой группы, а также существует в совершенно других климатических условиях. Более того, Монголия является единственной страной в мире, где большая часть населения исповедует именно северную ветвь буддизма. Это также уникальный пример, ставящий под сомнение принадлежность Монголии к какой-либо другой, более крупной цивилизационной общности. Единственный относительно похожий случай — это Бангладеш и его принадлежность к исламской цивилизации, несмотря на отсутствие общих границ с государствами «Исламского мира». Подобное именуется у С. Хантингтона «цивилизационным анклавом» [Huntington 1996: 175]. Однако Бангладеш связан с исламским цивилизационным ядром хотя бы по морю и сама граничит только с одной цивилизацией — индуистской (а не с двумя, как Монголия), с отдельными частями которой имеет много общего с точки зрения языка, климатических и географических условий, этноса (в частности, с бенгальцами-индуистами в Индии). Все это говорит о том, что цивилизационная ситуация, сложившаяся в Монголии, не является случаем «цивилизационного анклава».

Вместе с тем, если по указанным выше причинам Монголию не следует вписывать в состав какой-либо более крупной цивилизационной идентичности, ее также нельзя назвать и местом стыка цивилизаций (или зоной перекрестного влияния) — страна весьма моноэтнична и монорелигиозна, не имеет внутренних этнорелигиозных и межэтнических конфликтов (что противоречит логике «столкновения цивилизаций»). За редким исключением в виде Баян-Ульгийского аймака, населенного алтайскими казаками-мусульманами, в Монголии не существует разных «векторов цивилизационного тяготения» или «культурной ориентации» в различных регионах страны.

Третье предположение о том, что Монголия может быть образованием без цивилизационной идентичности, также легко опровергается рядом объективных доказательств. Отсутствие цивилизации в трудах большинства классиков цивилизационного подхода синонимично понятию «дикость», и в настоящее время без цивилизационной идентичности существуют только неконтактные племена, которых отличает полная изоляция от мирового сообщества. Все остальные общности без выраженной цивилизационной идентичности прекратили существование по внутренним причинам или были поглощены другими [Huntington 1996: 40], чего не произошло с Монголией.

Таким образом, анализ показал, что Монголия максимально удалена и отлична от любых цивилизационных центров и при этом является весьма целостным религиозным, культурным, языковым и этническим пространством. В связи с этими фактами актуальным представляется постановка вопроса о ее

уникальной цивилизационной самостоятельности, — несмотря на кажущиеся недостаточными количественные показатели данной идентичности. Следовательно, представляется уместным и оправданным говорить именно о полноценном трехстороннем цивилизационном диалоге в рассматриваемом субрегионе. Однако каковы в таком случае основные параметры этого взаимодействия, его характерные особенности, возникшие в силу существования третьего субъекта, расположенного между двумя более крупными?

Ряд народов, проживающих вдоль границ России и Китая с Монголией, имеют этнорелигиозные сходства с монголами, а также общую языковую среду и историю. К ним в разной степени можно отнести бурятов и тувинцев, проживающих в России, южных монголов Китая. Наличие зон перекрестного цивилизационного влияния в районах России и Китая на границах с Монголией обеспечивает гладкий транзитный переход и неконфликтное соприкосновение различных этносов и групп трех государств, создает дополнительное пространство для взаимодействия Монголии, РФ и КНР в таких сферах, как гуманитарное сотрудничество, культурный обмен, региональная торговля, а также туризм и пр. [Ван 2015: 68].

Напрямую Россия и Китай начали осуществлять политические и цивилизационные контакты с конца XVII в. [История Китая 2021: 141–152], в то же время китайская цивилизация взаимодействовала с монголами более тысячелетия, истоки контактов российской и монгольской цивилизации относятся к XIII в. Вместе с тем первичные сведения о существовании самого Китая еще до первых официальных контактов исходили от русских исследователей и царских посланников к представителям монгольской цивилизации [Успенский 2012: 10]. Таким образом, относительно короткий по историческим меркам российско-китайский период непосредственных контактов дополняется опытом цивилизационных взаимодействий русских с монголами, что содействует развитию политического, экономического и культурного диалогов в «треугольнике».

Известно, что понятие евразийской общности восходит к имперским проектам времен Чингисхана — объединителя народов Европы и Азии в единое политическое и торговое пространство [Куликов 2021: 50]. В течение веков Монголия, максимально удаленная от цивилизационных центров, являлась целостным религиозным, культурным, языковым и этническим пространством, самодостаточным и самостоятельным цивилизационным центром, даже после ее интеграции в XVII в. в Цинскую империю Китая и в период советского влияния [Железняков 2023: 613]. Исходя из этого обстоятельства, можно говорить о Монголии как о полноценном партнере для российской и китайской цивилизаций.

Позитивное влияние от специфической трехсторонней композиции субрегиональной системы испытывает и сама монгольская цивилизационная идентичность. Так, отсутствие жесткого официального политического союза России, Китая и Монголии создает для последней благоприятные возможности для налаживания открытого и стабильного диалога с другими мировыми цивилизациями. Монгольская идентичность обогащается новыми для себя чертами, реализуя себя на международной арене.

Обобщая сказанное, следует отметить, что история расширения российской Азии в XVII–XX вв. на монгольском участке была связана с формированием трансграничного пространства, вобравшего в себя миграционные потоки и черты

российской, монгольской и китайской цивилизаций. Казаки, войдя в контакт с монгольскими ханами в XVII в., положили начало созданию огромной зоны российско-монгольского буферного (от Китая) пространства [Бабаев, Лузянин 2024: 141]. Наличие ряда уникальных религиозных, культурных и языковых особенностей, отличающих монголов от основной массы населения двух соседних государств, а также существование в Монголии культурного синтеза кочевых традиций с буддизмом северной ветви позволяют рассматривать монгольскую идентичность не просто как отличие монголов от соседних им народов, а как некую локальную цивилизацию, не попавшую под значительное влияние ни одной другой, более крупной идентичности. Очевидно, что соседние крупные государства — Россия и Китай — составляют в совокупности особый фактор для развития монгольской цивилизации на современном этапе. Сочетание таких параметров трехсторонней системы, как добрососедство и самодостаточность отличающихся друг от друга цивилизационных идентичностей, представляется ключевым фундаментом для развития Монголии.

5. Заключение

На современном этапе субрегиональная система «Россия – Монголия – Китай» как в транспортно-инфраструктурном, так и культурно-цивилизационном измерениях представляет собой сплав прикладных, инфраструктурных и энергетических проектов и коридоров на фоне формирования многопрофильного гуманитарного пространства, в котором монгольская цивилизация занимает центральную связующую роль, несмотря на ее демографическую и экономическую асимметрию трех стран. Именно такое понимание многомерного субрегионального взаимодействия трех упомянутых акторов, которое не предполагает «перекос» в учете количественных показателей над качественными, и допускает последовательное изучение и сопоставление различных измерений трехсторонней системы, которые ранее рассматривались в пределах отдельных дисциплин и направлений науки, представляет собой особое видение «треугольника», открывающее для исследователей новые возможности его глубинного анализа.

Литература

- Бабаев, Лузянин 2024 — *Бабаев К. В., Лузянин С. Г.* Поворот на Восток: Восточно-азиатский вектор России (2014–2024) / отв. ред. С. А. Караганов. М.: Российская академия наук, 2024. 256 с.
- Бейдина и др. 2021 — *Бейдина Т. Е., Литовченко А. П., Новикова А. В.* Транспортные коммуникации как инструмент реализации внутренней и внешней политики Монголии // Вестник Забайкальского государственного университета. 2021. № 10. С. 35–44.
- Ван 2015 — *Ван Пин.* Российско-китайско-монгольское трансграничье как пространство межкультурного диалога // Гуманитарный вектор. Сер.: Философия, культурология. 2015. № 2 (42). С. 67–74.
- Дондоков, Намжилова 2022 — *Дондоков З. Б.-Д., Намжилова В. О.* Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // ЭКО. 2022. № 12 (582). С. 52–71.
- Дремов и др. 2016 — *Дремов И. И., Кольцов П. М., Имеев В. О.* Калмаки и казаки в документе 1614 года // Вестник Калмыцкого университета. 2016. № 4 (32). С. 21–27.
- Железняков 2016 — *Железняков А. С.* Монгольская цивилизация: история и современность. Теоретическое обоснование атласа. М.: Весь Мир, 2016. 288 с.
- Железняков 2023 — *Железняков А. С., Чулуунбаатар Г.* Россия и Монголия в цивилиза-

- ционной и геополитической парадигмах развития Центральной Евразии // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер.: Социология. 2023. № 3. С. 612–621.
- История Китая 2014 — История Китая с древнейших времен до начала XXI века: в 10 тт. / гл. ред. С. Л. Тихвинский. Т. VI. Династия Цин (1644–1911) / отв. ред. О. Е. Непомнин. М.: Наука, 2014. С. 550–572.
- Куликов 2021 — Куликов Е. А. «Наследие Чингисхана» как азиатский фактор формирования политико-правового учения Евразийства // Российско-азиатский правовой журнал. 2021. № 1. С. 49–54.
- Лузянин 2021 — Лузянин С. Г. Россия-Монголия-Китай: исторические и современные трансформации // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2021. № 5. С. 141–152.
- Макаров и др. 2020 — Макаров А. В., Макарова Е. В., Андреев А. Б. Монгольский коридор: проблемы и перспективы развития транзитно-транспортной сети Монголии // ЭКО. 2020. № 10 (556). С. 34–49.
- Миронова 2016 — Миронова М. Н. Современные тенденции экономического сотрудничества Монголии с Китаем и Россией // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2016. № 3-1. С. 17.
- Мясников 2014 — Мясников В. С. Кастальский ключ китаеведа. Сочинения: в 7 тт. М.: Наука, 2014. 636 с.
- Мясников 2014 — Мясников В. С. Империя Цин и Русское государство в XVII в. // Кастальский ключ китаеведа. Соч. в 7 тт. Т. 1. М.: Наука, 2014. С. 59–74.
- Российско-монгольское сотрудничество 2022 — Российско-монгольское сотрудничество в многосторонних инфраструктурных форматах. 100 лет дипломатических отношений между Россией и Монголией: от дружественных отношений к всеобъемлющему стратегическому партнерству отв. ред. В. В. Грайворонский, К. В. Орлова. М.: ИВ РАН, 2022. 218 с.
- Успенский 2012 — Успенский В. Л. Из истории русско-китайских отношений в XVII в.: (по новым документам на монгольском языке) // Новый исторический вестник. 2012. № 33. С. 10–16.
- Хангай 2011 — Хангай Л. Эдийн засгийн коридор бол орчин цагийн цайны зам [Экономический коридор — это современный чайный путь]. Улаанбаатар: Мөнхийн үсэг, 2011. 148 с.
- Huntington 1996 — Huntington S. The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order (= Столкновение цивилизаций и преобразование мирового порядка). New York: Simon & Schuster, 1996. 410 p.

References

- Babaev K. V., Luzyanin S. G. Turn to the East: Russia's East Asian Vector (2014–2024). Moscow: Russian Academy of Sciences, 2024. 256 p. (In Russ.)
- Beidina T. E., Litovchenko A. P., Novikova A. V. Transport Communications as a Tool for Implementing Mongolia's Domestic and Foreign Policy. *Bulletin of the Transbaikal State University*. 2021. No. 10. Pp. 35–44. (In Russ.)
- Dondokov Z. B.-D., Namzhilova V. O. China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Context of Global Challenges. *ECO*. 2022. No. 12 (582). Pp. 52–71. (In Russ.)
- Dremov I. I., Koltsov P. M., Imeev V. O. Kalmaks and Cossacks in the Document of 1614. *Bulletin of Kalmyk University*. 2016. No. 4 (32). Pp. 21–27. (In Russ.)
- Huntington S. The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. New York: Simon & Schuster, 1996. 410 p. (In Eng.)
- Khangai L. Eדיין Засгийн Коридор Бол Орчин Цагийн Цайны Зам. The Economic Corridor is a Modern Tea Route. Ulaanbaatar: Munkh Useg, 2011. 148 p. (In Mong.)
- Kulikov E. A. “The Legacy of Genghis Khan” as an Asian Factor in the Formation of the

- Political and Legal Doctrine of Eurasianism. *Russian-Asian Legal Journal*. 2021. No. 1. Pp. 49–54. (In Russ.)
- Luzyanin S. G. Russia-Mongolia-China: Historical and Modern Transformations. *Vostok. Afro-Asian Societies: History and Modernity*. 2021. No. 5. Pp. 141–152. (In Russ.)
- Makarov A. V., Makarova E. V., Andreev A. B. Mongolian Corridor: Problems and Prospects for the Development of Mongolia's Transit and Transport Network. *ECO*. 2020. No. 10 (556). Pp. 34–49. (In Russ.)
- Mironova M. N. Modern Trends of Mongolia's Economic Cooperation with China and Russia. *Bulletin of Tula State University. Economic and Legal Sciences*. 2016. No. 3–1. 17 p. (In Russ.)
- Myasnikov V. S. The Kastal Key of a Sinologist. In 7 vol. Moscow: Nauka, 2014. (In Russ.)
- Myasnikov V. S. The Qing Empire and the Russian State in the 17th Century. Vol. 1. Kastalsky Key of Sinology. In 7 volumes. Moscow: Nauka, 2014. Pp. 59–74. (In Russ.)
- Russian-Mongolian Cooperation in Multilateral Infrastructure Formats. 100 Years of Diplomatic Relations between Russia and Mongolia: from Friendly Relations to a Comprehensive Strategic Partnership. V. Grayvoronsky, K. Orlova (eds.) Moscow: Institute of Oriental Studies (RAS), 2022. 218 p. (In Russ.)
- The History of China from Ancient Times to the Beginning of the 21st Century. In 10 Vols. S. Tikhvinsky (ed.). Vol. 6. The Qing Dynasty (1644-1911). O. Nepomnin (ed.) Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences. Moscow: Nauka, 2014. Pp. 550–572. (In Russ.)
- Uspensky V. L. From the History of Russian-Chinese Relations in the 17th Century: based on New Documents in the Mongolian Language. *New Historical Bulletin*. 2012. No. 33. Pp. 10–16. (In Russ.)
- Wang Ping. Russian-Chinese-Mongolian Cross-Border Area as a Space for Intercultural Dialogue. *Humanitarian vector. Series: Philosophy, Cultural Studies*. 2015. No. 2 (42). Pp. 67–74. (In Russ.)
- Zheleznyakov A. S. Mongolian Civilization: History and Modernity. Theoretical Substantiation of the Atlas. Moscow: Ves' Mir, 2016. 288 p. (In Russ.)
- Zheleznyakov A. S., Chuluunbaatar G. Russia and Mongolia in the civilizational and geopolitical paradigms of the development of Central Eurasia. *Peoples' Friendship University of Russia Journal. Series: Sociology*. 2023. No. 3. Pp. 612–621. (In Russ.)